

**Von:** Peter Westenberger  
**Gesendet:** Donnerstag, 16. Mai 2024 08:29  
**An:** Schreider Christian [REDACTED]  
**Betreff:** Änderungen am Trassenpreissystem  
**Priorität:** Hoch

Guten Morgen, Herr Schreider,

hier wie besprochen unsere wichtigsten Punkte zum jetzigen Zeitpunkt zu einer grundlegenden Neugestaltung des Trassenpreissystems (samt Schreiben an Frau Sts Henckel vom März):

- Modifikation des Vollkostenprinzips: Aufwand (insb. durch Modernisierung) senken, Gewinnerzielung beenden („Schwarze Null“).
- Trassenpreise zur Deckung der Betriebskosten? Ja, aber unter den Prämissen einer angemessenen (qualitativ hochwertigen) Gegenleistung des Netzbetreibers.
- Keine grundsätzliche Ausweitung der Tatbestände (auf Neu-/Ausbau, Elektrifizierung, kuMM, etc.), die aus Trassenentgelten finanziert werden.
- Wir schlagen eine längerfristige (5 Jahre), an die Lkw-Maut angelehnte, gesetzliche Fixierung der Trassen- und ggf. auch Anlagenpreise vor, die in der zugrundeliegenden Berechnung auch alle Elemente einbezieht, wo der Bund heute und in Zukunft Mittel zur Finanzierung bereitstellt (insb. Trassenkostenanteil in den RegMitteln, Trassenpreisförderung, künftige Instandhaltungs-Fördermittel) bereitstellt. Vorteil für Bund, EVU und EIU: Kalkulierbarkeit (unten sehen sie die Entwicklung der real gezahlten Trassenpreise für den Standard-Güterzug, die sich real für die EVU im Güterverkehr seit TraFöG-Einführung ergab).
- Wichtig ist akut, dass die Dynamiken durch Eigenkapitalzuführungen (nicht nur die 20, sondern auch die weiterlaufenden jährlichen KSP-Milliarden) nicht indirekt (und ungewollt) die Trassenpreise treiben (gesetzliche Entkoppelung im ERegG).
- Ebenso muss die Trassenpreisbremse als in jeder Hinsicht unbrauchbarer Fremdkörper abgeschafft werden.
- Höhere Trassenpreise für stark belastete Abschnitte/ÜLS halten wir – selbst bei indirekter Senkung der restlichen Trassenpreise mit Hilfe der erzielten Zusatzeinnahmen – für einen Irrweg (meist keine Alternative vorhanden, geringe Lenkungswirkung, aber hohe verkehrsverlagernde Wirkung, Ablenkung vom Kapazitätsaufbau, hohes Potenzial zum Bürokratieaufbau, weitere Unsicherheiten für die Kostenkalkulation) – außerdem sind im SGV vorhandene Streckenalternativen durch zielgerichtete finanzielle Incentivierung, Elektrifizierung und bessere Fahrplan-Software leichter erschließbar).

Ich würde mich freuen, wenn wir uns perspektivisch vertieft austauschen könnten.

Beste Grüße von

Peter Westenberger

## Endpreise im Schienengüterverkehr Euro/Trassenkilometer

(Trassenpreis DB InfraGO mit Trassenpreisförderung)



NEE

Peter Westenberger  
Geschäftsführer



DIE GÜTERBAHNEN  
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.  
Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin

#gernePerDu

E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)  
Festnetz: + 49 30 531 491473  
Mobil: +49 170 485486 4  
Internet: [www.die-gueterbahnen.com](http://www.die-gueterbahnen.com)  
Social-Media: [X](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg,  
VR 23902 B  
Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)  
Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvert. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik Würdemann

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin

Frau  
Staatssekretärin Susanne Henckel  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de  
www.die-gueterbahnen.com  
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

Berlin, 14. März 2024

## Trassenpreisentwicklung

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

vielen Dank für Ihre Antwort vom 27. Februar auf unsere E-Mail vom 04. Januar. Gerne bestätigen wir, dass Modernisierungsinvestitionen im Schienennetz zur Begrenzung und/oder Senkung der Betriebskosten und damit der Trassenpreisbasis führen – Ausbauinvestitionen würden wir allerdings weiterhin nicht diesen Effekt bescheinigen. Auch möchten wir das Angebot zur weiteren Diskussion des Trassenpreissystems aufgreifen.

Die zu Beginn des Jahres beschriebene Perspektive massiver Trassenpreisseigerungen wurde zwischenzeitlich nämlich durch vertiefende Analysen der Bundesnetzagentur zur Kostenentwicklung bei den verschiedenen Verkehrsarten weiter verschärft. Im gegenwärtig angewandten Modell führen die seit kurzem dokumentierten deutlichen Umsatzsteigerungen im Schienengüterverkehr 2022, die nicht etwa eine Folge starker Verkehrszuwächse, sondern vor allem der exorbitant gestiegenen, durch keine Strompreisbremse gebremsten und nach Möglichkeit an die Kunden weitergegeben Bahnstromkosten waren, zu einer höheren Markttragfähigkeit der von der DB InfraGO angemeldeten höheren Umsatzziele für 2025 im Schienengüterverkehr. Die DB InfraGO hat auf Hinweis der Bundesnetzagentur ihren Trassenpreisantrag für das kommende Fahrplanjahr angepasst. Das Ergebnis statt einer Steigerung des Trassenpreises für den Standard-Güterzug von 3,21 Euro auf 3,64 Euro stehen nun 3,73 Euro je Zugkilometer zur Genehmigung an. Das bedeutet ein Plus von 16,2 Prozent. Wir haben keinen Zweifel, dass die Bundesnetzagentur den Antrag genehmigen wird.

Für uns ist diese bizarre Entwicklung ein weiterer Beleg für dringenden Reformbedarf der Trassenpreisentwicklung. Unser Verband spricht sich dafür aus, das System künftig vom Ergebnis her zu denken und die drei relevanten Steuerungsgrößen seitens des Gesetzgebers zu kalibrieren. Unter der Prämisse, dass die Trassenerlöse den Betrieb des Schienennetzes mindestens weitgehend finanzieren sollen, ist der Bund aus unserer Sicht

gefordert, gesetzlich für einen Zeitraum von mehreren Jahren (z.B. fünf) die Trassenpreishöhe zu fixieren und damit eine sichere Kalkulationsgrundlage zu schaffen. Die Eingangsgrößen,

- erwartete Trassenentgelteinnahmen,
- zweckgebundene Bundeszuschüsse (z.B. für Instandhaltung und Betrieb) an den Infrastrukturbetreiber sowie
- bundesfinanzierte Rationalisierungszuschüsse an den Infrastrukturbetreiber zur nachhaltigen Senkung der Betriebskosten

sollten ebenfalls durch den Bund kalkuliert und kostendeckend – also ohne Gewinnerzielung des Infrastrukturbetreibers bzw. des DB-Konzerns bzw. des Bundes – im Rahmen der Steuerung durch den Bund im Geschäftsplan des Infrastrukturbetreibers sowie Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB InfraGO fixiert werden.

Der Bund würde damit auch in der Verantwortung stehen, die Höhe der Trassenpreise so zu gestalten, dass sie seine verkehrspolitischen Ziele unterstützen, also insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Güterverkehrs gegenüber dem Lkw sichern bzw. verbessern oder beispielsweise auch intermodale Transportangebote stärken. Mittel- und langfristiges Ziel des Bundes sollte sein, durch steigende Rationalisierungsinvestitionen in das Schienennetz dessen Betriebskosten zu senken. Untätigkeit dagegen würde sich schnell rächen. Mehr und mehr GÜTERBAHNEN drohen unter dem wachsenden Kostendruck zusammenbrechen. Vor allem die vorgesehenen Eigenkapitalerhöhungen bei der DB wären im jetzigen Trassenpreissystem ein enormer Brandbeschleuniger. Indikativ sind aus unserer Sicht Trassenpreise etwa in Höhe der (geförderten) Tarife aus den Jahren 2022 und 2023 im Markt tragbar. Die nach der geltenden EU-Verordnung ermittelten Grenzkosten im Schienengüterverkehr liegen in ähnlicher Höhe.

Wir würden uns nach dem ausführlichen Schriftwechsel sehr freuen, wenn Ihr Haus den Dialog mit den Branchenorganisationen zur Weiterentwicklung des Trassenpreissystems aufnehmen würde.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer